



3003 Berne, le 17 mai 2019

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Feederpipeline, projet MenConFeed 2,  
Conduite d'avitaillement à l'intérieur du périmètre de l'aéroport

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 31 janvier 2018, l'Aéroport International de Genève (AIG) – exploitant de l'aéroport de Genève – et Saraco SA – exploitant des installations d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Genève – (ci-après : les requérants) ont déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour le projet MenConFeed 2, qui prévoit la construction d'une nouvelle conduite d'avitaillement en carburant à l'intérieur du périmètre de l'aéroport de Genève et la mise hors service de la conduite actuelle, projet aussi appelé Feederpipeline 2.

#### *1.2 Description du projet*

Le projet consiste à réaliser une conduite d'avitaillement du kérosène dans le périmètre de l'aéroport de Genève. En détail, cette conduite sera réalisée en prolongement de la conduite qui débute à l'emplacement des quatre dépôts de kérosène, situés à l'extérieur de l'aéroport sur la Commune de Vernier, et qui se termine en bordure du périmètre de l'aéroport. Cette conduite d'avitaillement à l'extérieur du périmètre de l'aéroport a été approuvée par décision de l'autorité de céans en date du 30 avril 2018 (projet appelé Feederpipeline 1).

Le prolongement est une conduite de 21 cm de diamètre (8 pouces) et aura une longueur d'environ 2030 mètres. Il sera entièrement situé dans le périmètre de l'aéroport de Genève. Une partie de la conduite, d'une longueur de 272 mètres, qui passera sous la piste et qui sera raccordée à la station de réception Saraco, comprendra non seulement la conduite précitée, mais également 2 conduites supplémentaires, de 31 cm de diamètre (12 pouces). Celles-ci serviront à d'éventuels futurs projets. L'ancienne conduite passant au sud de la piste sera mise hors service.

Une nouvelle station de réception sera également installée au nord-est de la station existante, permettant d'abriter une gare de racleur, la filtration, les instruments de mesures ainsi que les conduites de raccordement et accessoires de tuyauterie. L'ancienne station de réception sera démantelée.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par les requérants comme permettant de remplacer la conduite

d'avitaillement actuelle – construite en 1965/1966 – qui ne répond plus aux normes actuelles. Ce projet fait par ailleurs suite à une décision du 9 juin 2015 de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), autorité de surveillance en matière d'installations de transport par conduites, qui a constaté la nécessité d'un assainissement et a exigé le dépôt d'une demande d'approbation des plans pour un projet y relatif.

#### 1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 31 janvier 2018 sont les suivants :

- Lettre de demande des requérants du 31 janvier 2018 ;
- Rapports :
  - 2100-10 « Rapport technique », version n° 1 du 22 janvier 2018, et ses 2 annexes :
    - Annexe 1 : Document « Protection cathodique contre la corrosion », du 10 octobre 2017 et « Schéma protection cathodique », du 14 novembre 2017 ;
    - Annexe 2 : « Schéma de principe », du 14 novembre 2017 ;
  - 2100-11 « Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) », du 14 décembre 2017, et ses 6 annexes :
    - Annexe 4.3-1 : 2101-04 « Plan d'ensemble – Aéroport Genève », format réduit, du 13 octobre 2017 ;
    - Annexe 4.3-2 : 2104-02 « Plan de tuyauteries – Station de réception », format réduit, du 1<sup>er</sup> octobre 2017 ;
    - Annexe 7.5-1 « Carte des sols », échelle 1:10'000, du 14 décembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-2 : Document « Profils des sols », du 12 décembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-3 : Document « Résultat de l'analyse de la texture de la terre fine », du 20 novembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-4 : Document « Résultats des analyses des polluants chimiques », du 14 novembre 2017 ;
  - 2100-12 « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 27 novembre 2017 ;
  - 028-2017 « Aéroport : Safety Assessment », du 28 septembre 2017 ;
- Plans :
  - « Projet PAP2 – Aéroport Genève », échelle 1:25'000, du 27 octobre 2017 ;
  - 1100-01, Indice A, « Feederpipeline – Schéma général », du 18 décembre 2017 ;
  - 2101-04 « Plan d'ensemble – Aéroport Genève », échelle 1:2'000/1:30, du 13 octobre 2017 ;
  - 2102-06 « Plan de situation – M 000,00-372,97 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
  - 2102-07 « Plan de situation – M 372,97-780,00 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
  - 2102-08 « Plan de situation – M 780,00-1200,00 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
  - 2102-09 « Plan de situation – M 1200,00-1600,00 », échelle 1:500, du 11

- octobre 2017 ;
- 2102-10 « Plan de situation – M 1600,00-2015,15 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
- 2103-11, Indice B, « Profil en long général du Feederpipeline », échelle 1:2'000/1:200, du 4 décembre 2018 ;
- 2103-22 « Profil en long – M 000,00-477,63 », échelle 1:500/1:50, du 13 octobre 2017 ;
- 2103-23 « Profil en long – M 477,63-996,15 », échelle 1:500/1:50, du 13 octobre 2017 ;
- 2103-24 « Profil en long – M 996,15-1515,45 », échelle 1:500/1:50, du 13 octobre 2017 ;
- 2103-25 « Profil en long – M 1515,45-2022,85 », échelle 1:500/1:50, du 13 octobre 2017 ;
- 2104-01 « Plan de tuyauterie – Pousse-tubes DN1200 et DN1600 », échelle 1:25, du 25 octobre 2017 ;
- 2104-02 « Plan de tuyauterie – Station de réception », échelle 1:100, du 1<sup>er</sup> octobre 2017 ;
- 2105-01 « Plan de bâtiment – Station de réception », échelle 1:75, du 22 janvier 2018 ;
- 2106-01 « Protection cathodique – Poste de contrôle », échelle 1:20/1:2,5, du 30 octobre 2017 ;
- 2108-2 « Plan de zone "Ex" – Station de réception », échelle 1:100, du 13 novembre 2017 ;
- Plans type :
  - 3100-01 « Profils de fouille », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-04 « Chambre pour câble FO », du 2 décembre 2015 ;
- Dossier de demande d'autorisation de construire :
  - Formulaire « Demande d'autorisation de construire » de l'Office des autorisations de construire du Canton de Genève, complété le 4 décembre 2017 ;
  - Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière, immeuble n° 14'685, daté du 22 novembre 2017 ;
  - Carte « SITG, le territoire genevois à la carte », imprimé le 22 novembre 2017 ;
  - Carte cadastrale de la parcelle n° 14685, échelle 1:2'500, du 22 novembre 2017 ;
  - Tableau « Acquisition des droits "Propriétaires touchés par la conduite et/ou emprise de chantier et/ou installation de chantier" », du 4 décembre 2017 ;
  - Formulaire d'auto-évaluation des entreprises du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants du Canton de Genève, complété le 4 décembre 2017 ;
  - Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier, immeuble n° 14'685, du 22 novembre 2017 ;
  - Formulaire O01 « Sécurité – Incendie » de la Police du Feu du Canton de

Genève, complété le 4 décembre 2017.

Le 20 août 2018, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC les compléments suivants :

- 2102-14 « Plan de situation – Station de réception », échelle 1:1'000/1:250, du 1<sup>er</sup> octobre 2017 ;
- 2104-02, Indice A, « Plan de tuyauteries – station de réception », échelle 1:75, du 12 septembre 2018.

Ce dernier plan annule et remplace le plan de la demande du 31 janvier 2018 ayant le même libellé.

Suite à de multiples demandes de modification du projet, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC une nouvelle version de leur demande, le 12 décembre 2018. Cependant, certains documents ayant été modifiés sans que leur référence et date ne soient mises à jour, les requérants ont été invités à soumettre à nouveau ces documents avec une référence adéquate. Ces documents ont été envoyés le 28 février 2019. Globalement, les documents du 12 décembre 2018 et ceux mis à jour le 28 février 2019 annulent et remplacent les rapports, plans et plans types de la demande du 31 janvier 2018 ainsi que les compléments du 20 août 2018 et sont les suivants :

- Lettre de demande des requérants du 12 décembre 2018 ;
- Rapports :
  - 2100-10 « Rapport technique », version n° 3 du 30 novembre 2018\*, et ses 2 annexes :
    - Annexe 1 : Document « Protection cathodique contre la corrosion », du 10 octobre 2017 et « Schéma protection cathodique », du 3 décembre 2018 ;
    - Annexe 2 : « Schéma de principe », du 11 décembre 2018 ;
  - 2100-11 « Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) », du 14 décembre 2017, et ses 6 annexes :
    - Annexe 4.3-1 : 2101-04 « Plan d'ensemble – Aéroport Genève », format réduit, du 13 octobre 2017 ;
    - Annexe 4.3-2 : 2104-02 « Plan de tuyauteries – Station de réception », format réduit, du 1<sup>er</sup> octobre 2017 ;
    - Annexe 7.5-1 « Carte des sols », échelle 1:10'000, du 14 décembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-2 : Document « Profils des sols », du 12 décembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-3 : Document « Résultat de l'analyse de la texture de la terre fine », du 20 novembre 2017 ;
    - Annexe 7.5-4 : Document « Résultats des analyses des polluants chimiques », du 14 novembre 2017 ;
  - 2100-12 « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 27 novembre 2017 ;
  - 028-2017 « Aéroport : Safety Assessment », du 28 septembre 2017 ;
- Plans :
  - « Projet PAP2 – Aéroport Genève », échelle 1:25'000, du 27 octobre 2017 ;
  - 1100-01, Indice C, « Feederpipeline – Schéma général », du 30 novembre

- 2018\* ;
- 2101-04, Indice A, « Plan d'ensemble – Aéroport Genève », échelle 1:2'000/1:30, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-06, Indice A, « Plan de situation – M 000,00-372,97 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-07, Indice A, « Plan de situation – M 372,97-780,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-08, Indice A, « Plan de situation – M 780,00-1200,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-09, Indice A, « Plan de situation – M 1200,00-1600,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-10, Indice A, « Plan de situation – M 1600,00-2015,15 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-13 « Coupe-conduite 12" – Plan de situation – M 1735,43-2025,04 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
  - 2102-14, Indice A, « Plan de situation – Station de réception », échelle 1:1'000/1:250, du 30 novembre 2018\* ;
  - 2103-11, Indice C, « Profil en long général du Feederpipeline », échelle 1:2'000/1:200, du 12 septembre 2018 ;
  - 2103-22, Indice A, « Profil en long – M 000,00-477,63 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
  - 2103-23, Indice A, « Profil en long – M 477,63-996,15 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
  - 2103-24, Indice A, « Profil en long – M 996,15-1515,45 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
  - 2103-25, Indice A, « Profil en long – M 1515,45-2022,85 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
  - 2103-26 « Conduite HRS DN300/ 12" – N°.:1 et N°.:2 – Profil en long – M 1738,50-2037,74 », échelle 1:500/1:50, du 20 août 2018 ;
  - 2104-01, Indice A, « Plan de tuyauterie – Pousse-tubes DN1200 et DN1600 », échelle 1:25, du 12 septembre 2018 ;
  - 2104-02, Indice B, « Plan de tuyauterie – Station de réception », échelle 1:75, du 30 novembre 2018\* ;
  - 2105-01, Indice B, « Plan de bâtiment – Station de réception », échelle 1:75, du 30 novembre 2018\* ;
  - 2105-03 « Fosse de cible – Pousse-tubes DN1200 – LIEU LOCALIZER 23 », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
  - 2105-04 « Fosse de passage – LIEU LOCALIZER 23 », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
  - 2105-05 « Fosse de passage – Pousse-tubes DN1600 – SARACO Stockage », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
  - 2105-06 « Fosse de cible – Pousse-tubes DN1600 – SARACO Stockage », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;

- 2106-01 « Protection cathodique – Poste de contrôle », échelle 1:20/1:2,5, du 30 octobre 2017 ;
- 2108-2, Indice B, « Plan de zone “Ex” – Station de réception », échelle 1:100, du 30 novembre 2018\* ;
- Plans type :
  - 3100-01 « Profils de fouille », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-04 « Chambre pour câble FO », du 2 décembre 2015.

Les documents marqués d'un astérisque (\*) sont ceux dont la référence a été modifiée par envoi du 28 février 2019.

### 1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

### 1.6 *Droits réels*

Les requérants disposent des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

## **2. De l'instruction**

### 2.1 *Consultation, publication et mise à l'enquête*

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a consulté ses services internes.

En date du 16 février 2018, l'OFAC a requis l'avis des autorités fédérales suivantes :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV) ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP).

Le même jour, l'OFAC a également requis l'avis du Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE ; actuellement le Département du territoire, abrégé DT). L'Office des autorisations de construire (OAC) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et de la commune concernée.

La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique pendant 30

jours à partir du 27 février 2018, par publication dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) du 27 février 2018. La demande d'approbation des plans a également été publiée dans la Feuille fédérale (FF) du 27 février 2018, p. 954.

## 2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'OFAC.

## 2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 14 mai 2018 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation, version n° 2, du 24 août 2018, annulant et remplaçant l'examen spécifique à l'aviation du 14 mai 2018 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation, version n° 3, du 6 février 2019, annulant et remplaçant l'examen spécifique à l'aviation du 24 août 2018 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation, version n° 3.1, du 21 mars 2019, annulant et remplaçant l'examen spécifique à l'aviation du 6 février 2019 ;
- IFP, prise de position du 7 novembre 2018;
- IFP, prise de position du 17 avril 2019, annulant et remplaçant la prise de position du 7 novembre 2018 ;
- OFEV, prise de position du 26 juillet 2018 ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 26 avril 2018 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés et des communes concernées suivants :
  - Direction générale de l'environnement (DGE ; actuellement l'Office cantonal de l'environnement, abrégé OCEV), Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), secteur EIE préavis du 17 avril 2018 ;
  - Commune de Meyrin, préavis du 20 mars 2018 ;
  - Direction de la gestion et valorisation, préavis du 8 mars 2018 ;
  - Direction générale du génie civil, préavis du 8 mars 2018 ;
  - Police du feu, préavis du 7 mars 2018 ;
  - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, préavis du 6 mars 2018 ;
  - GAZNAT, préavis du 2 mars 2018 ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis du 25 janvier 2019 comprenant le préavis de l'Office cantonal de l'eau (OCEau) ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis du 21 février 2019, annulant et remplaçant son préavis du 25 janvier 2019, et comprenant le préavis de l'OCEau du 21 février 2019.



## 2.4 *Observations finales*

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises aux requérants le 18 avril 2019 en les invitant à formuler leurs observations. Les requérants ont informé l'OFAC qu'ils n'avaient pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 30 avril 2019.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroport dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à mettre en place une conduite d'avitaillement en kérosène pour alimenter les avions en carburant. Dans la mesure où cette conduite sert à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'une installation d'aéroport dont la mise en place doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

#### *1.2 Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à

elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, au vu de l'étendue du projet et des risques potentiels pour l'environnement, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

### 1.3 *Etude d'impact sur l'environnement*

Selon l'article 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément aux art. 1 et 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), les installations mentionnées dans l'annexe de l'OEIE sont soumises à une EIE pour leur réalisation ou leur modification si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation.

En l'occurrence, le projet consiste à réaliser une conduite de carburant liquide soumise à EIE selon le ch. 22.1 de l'annexe de l'OEIE. De plus, l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) s'applique à la conduite projetée. Ainsi, le projet en cause est soumis à une EIE.

### 1.4 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation de l'aérodrome est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement de l'AIG actuellement en vigueur et que la présente dé-

cision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation de l'AIG n'est pas nécessaire.

## **2. Au fond**

### *2.1 Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

### *2.2 Justification*

La justification donnée par les requérants est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée.

### *2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodomes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

## 2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

Dans ce cadre, il convient d'effectuer un examen spécifique à l'aviation principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

L'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 14 mai 2018 dans lequel il a formulé certaines exigences. Ces exigences ont été annulées et remplacées par les exigences formulées à l'occasion d'un deuxième examen spécifique à l'aviation daté du 24 août 2018, effectué suite à la modification par les requérants des plans relatifs à la station de réception Saraco. Ce deuxième examen a lui-même été annulé et remplacé par un troisième examen aéronautique le 22 février 2019, réalisé suite au dépôt par les requérants d'une nouvelle version de leur demande. Ce troisième examen a été modifié suite à l'envoi par les requérants, le 28 février 2019, des documents dont la date et la référence ont été mis à jour, sans changement de contenu. Ainsi, la modification du troisième examen porte sur le référencement des documents, et ne modifie pas les exigences contenues dans le troisième examen.

Ce quatrième examen aéronautique, soit la version n° 3.1 datée du 21 mars 2019, est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de

la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

## 2.7 Exigences liées aux conduites

Dans le cadre de la présente procédure, l'IFP a examiné la conformité du projet aux normes applicables qui relèvent de son domaine de compétence. Cet examen est consigné dans une prise de position datée du 17 avril 2019, mentionnant certaines exigences qui seront explicitées ci-dessous. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

### 2.7.1 Epaisseur des tubes

L'IFP a formulé l'exigence suivante en lien avec l'épaisseur de la paroi des tubes :

- Le chiffre 3.1.2 du rapport technique n° 2100-10 mentionne dans la table une épaisseur des conduites de 5 mm et un système de protection mécanique FZM de 7 à 9 mm. Ceci est en contradiction avec les spécifications pour les tubes du projet Feederpipeline 1 qui prévoient une épaisseur de 6,3 mm et une protection mécanique de 10 mm FZM. Cette différence est à corriger lors de la soumission des plans de construction.

Comme proposé par l'IFP, la présence de cette incohérence entre les projets de conduite à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre de l'aéroport est une problématique qui peut être résolue après que la présente décision ait été rendue, lors de la soumission des plans de construction. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

### 2.7.2 Remplissage des gaines

L'IFP a formulé l'exigence suivante en lien avec le remplissage des gaines :

- Selon le chiffre 2.1 du rapport technique n° 2100-10, les gaines seront remplies par du béton liquide. Selon le chiffre 5.1.3, ces gaines seront remplies par injection de sable. Cette contradiction est à corriger. Toute la méthode de construction et de la pose à l'intérieur des gaines est à spécifier avec une spécification précise selon l'art. 18 de l'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC ; RS 746.11). Ceci est aussi valable pour la description des étapes des travaux au chiffre 5.1.3 du rapport technique.

Comme proposé par l'IFP, la présence de cette incohérence dans le rapport technique est une problématique qui peut être résolue après que la présente décision ait été rendue. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

### 2.7.3 Système de contrôle d'étanchéité

L'IFP a rappelé que la décision du 30 avril 2018 concernant la construction de la conduite d'avitaillement à l'extérieur du périmètre de l'aéroport prévoit la mise en place d'un système de contrôle d'étanchéité pour la conduite. L'IFP a donc demandé à ce que ce système soit également installé sur la conduite à l'intérieur du périmètre de l'aéroport.

### 2.7.4 Vanne anti-feu

L'IFP a rappelé qu'une vanne doit être installée au moins 10 mètres avant les installations annexes, conformément à l'art. 32 al. 2 let. b de l'ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduites (OSITC ; RS 746.12). Cette disposition concerne aussi bien la conduite de 8 pouces que les deux conduites de 12 pouces. Les requérants doivent donc modifier leur projet de façon à ce qu'une vanne pouvant être actionnée manuellement et à distance soit placée sur chaque conduite en dehors de la station de pompage. Ceci peut être fait après que la présente décision ait été rendue. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

### 2.7.5 Conduites de 12 pouces

L'IFP a exigé que les deux conduites de 12 pouces, dont la mise en service n'est pas prévue dans l'immédiat, soient remplies d'un gaz inerte dans l'intervalle. La pression de ce gaz devra faire l'objet d'une surveillance.

L'IFP a également rappelé que la procédure de surveillance de la pression de ces deux conduites doit être prévue dans le règlement d'exploitation relatif à la conduite d'avitaillement, qui devra être mis à jour avant la demande du permis d'exploitation.

### 2.7.6 Demandes de dérogations

Pour réaliser le projet en cause, les requérants ont formulé quatre demandes de dérogation au sens de l'art. 6 OSITC.

La première demande de dérogation (DD1) vise à dispenser les requérants de l'obligation prévue à l'art. 28 OSITC, selon laquelle les installations annexes à l'air libre doivent être clôturées. Les requérants ont justifié leur demande par le fait que les

installations se trouvent du côté *airside* de l'aéroport, soit dans une zone déjà clôturée. L'IFP est d'avis que la clôture existante entourant le côté *airside* de l'aéroport répond aux exigences de l'art. 28 OSITC, de sorte que le projet répond à l'exigence légale et qu'une dérogation n'est pas nécessaire. La question se pose si l'art. 28 OSITC ne prévoirait pas plutôt une clôture dédiée uniquement à l'installation annexe, de sorte qu'une clôture existante autour d'un périmètre plus large, telle que celle de l'aéroport de Genève, représenterait une condition locale au sens de l'art. 6 OSITC, justifiant l'octroi d'une dérogation. La question peut rester ouverte puisque la conséquence est la même sur le fond, étant donné que la clôture de l'aéroport de Genève est suffisante pour assurer la sécurité des installations annexes et qu'une dérogation au sens de l'art. 6 OSITC serait donc accordée si les conditions de l'art. 28 OSITC n'étaient pas remplies. Ainsi, dans la mesure où elle serait nécessaire, la DD1 est accordée.

Par la deuxième demande de dérogation (DD2), les requérants souhaitent obtenir l'autorisation de ne pas occuper le poste de commande en permanence lorsque la conduite est en cours d'exploitation. Comme relevé par l'IFP, cette question concerne l'exploitation de la conduite et non sa construction. Les questions relatives à l'exploitation de la conduite sont de la compétence de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), en application de l'art. 19 al. 1 OITC. L'autorisation de céans renonce donc à se prononcer sur la DD2.

La troisième demande de dérogation (DD3) concerne deux tronçons de la conduite dont la profondeur est supérieure à 4 mètres, contrairement à ce que prévoit l'art. 39 OSITC. L'IFP ne s'oppose pas à cette demande sur le fond, mais estime qu'une dérogation n'est pas nécessaire dans la mesure où les plans, sur lesquels cette profondeur est représentée, sont approuvés. La question se pose si agir de la sorte n'équivaudrait pas à octroyer une dérogation implicite, qui n'aurait comme conséquence qu'une diminution de la clarté de la décision. La question peut rester ouverte puisque sur le fond, la profondeur supérieure à 4 m de la conduite est acceptée. Ainsi, dans la mesure où elle serait nécessaire, la DD3 est accordée.

Finalement, la quatrième demande de dérogation (DD4) concerne la distance entre la conduite et les fondations du socle détecteur, qui, contrairement à ce que prévoit l'art. 10 al. 2 OSITC, est inférieure à 2 mètres. La DD4 est acceptée par l'IFP et donc par l'autorité de céans.

### 2.7.7 Profil hydraulique

L'IFP a demandé aux requérants de lui fournir le profil hydraulique, sur lequel doivent figurer les résultats du calcul hydraulique, soit :

- le profil en long ;
- la ou les lignes de pression admissibles des éléments tels que les tubes, coudes



et/ou vannes ;

- la ou les lignes de pression effectives adaptées aux pompes installées réellement ;
- la ligne représentant la pression maximale lors du coup de bélier.

Le profil hydraulique pourra être fourni après que la présente décision ait été rendue et l'IFP n'étudiera les documents relatifs à l'étude hydraulique que par la suite. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

#### 2.7.8 Plan de zone Ex

Dans le cadre de leur demande, les requérants ont soumis le plan n° 2108-2, Indice B, « Plan de zone "Ex" – Station de réception », échelle 1:100, du 30 novembre 2018, représentant les zones où une explosion est possible. L'IFP a constaté que les détails des installations ne sont pas connus, de sorte qu'il serait prématuré d'approuver ce plan en l'état. Dans ce contexte, l'autorité de céans renonce à approuver ce plan, et demande aux requérants de le compléter et de le soumettre avec les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

#### 2.7.9 Divers

L'IFP a mentionné, aux points 5.1 à 5.6 de son préavis du 17 avril 2019, plusieurs erreurs de dessins sur les plans. Celles-ci ne font pas obstacle à l'approbation des plans par le DETEC, mais devront être corrigées dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

Dans sa prise de position, l'IFP a rappelé que les travaux ne peuvent débuter que lorsque l'OFEN a approuvé les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC. De plus, les spécifications et les procédures de travail doivent être transmis à l'IFP de manière détaillée avant le début des travaux, en application de l'art. 18 OITC.

Finalement, l'IFP a rappelé que la mise en service de l'installation nécessite l'approbation du nouveau règlement d'exploitation relatif à la conduite. Cette dernière exigence concerne l'exploitation et non la construction de l'installation, de sorte qu'elle est de la compétence de l'OFEN, en application de l'art. 19 al. 1 OITC. L'autorisation de céans renonce donc à intégrer cette exigence à la présente décision sous forme de charge.

### 2.8 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales genevoises, par le biais du

SERMA, et par l'OFEV. Les autorités précitées ont étudié la demande, comprenant notamment le document n° 2100-11 « Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) », du 14 décembre 2017. Bien que soutenant dans l'ensemble les mesures environnementales prévues dans ce document, le SERMA et l'OFEV ont formulé différentes prises de position qui contiennent plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

### 2.8.1 Nature et paysage

Le SERMA a formulé six exigences, numérotées 14 à 19, dans son préavis du 17 avril 2018 en matière de protection de la flore, de la faune et des biotopes. Ces six exigences ont été soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 26 juillet 2018.

### 2.8.2 Protection des eaux

L'OFEV a constaté que l'aéroport se situe dans le secteur B de protection des eaux. Dans le canton de Genève, le secteur B correspond au secteur A<sub>u</sub> protégeant l'aquifère profond appartenant au domaine publique, ici celle de Montfleury.

L'OFEV a rappelé que quiconque construit ou transforme des installations dans un secteur particulièrement menacé (art. 29 al.1 de l'ordonnance sur la protection des eaux [OEaux ; RS 814.201]) ainsi que dans une zone ou dans un périmètre de protection des eaux souterraines doit prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux. Ces mesures consistent en particulier à installer des dispositifs de surveillance, d'alarme et de piquet (art. 31 al. 1 let. b OEaux).

En lien avec ce qui précède, l'OFEV a demandé que l'exigence suivante soit respectée : tout accident ayant des implications potentielles sur les eaux souterraines et l'eau potable doit être annoncé au service spécialisé cantonal pour que le cas puisse être réglé selon ses instructions.

Concernant l'évacuation des eaux, le SERMA a formulé cinq exigences, numérotées 7 à 11, dans son préavis du 17 avril 2018. L'OFEV a noté que le projet prévoit des mesures pour traiter les eaux polluées, et a considéré que ces mesures sont adaptées et n'appellent pas d'exigences supplémentaires. Les requérants ne s'étant pas opposés aux exigences du SERMA, celles-ci sont néanmoins intégrées à la présente décision sous forme de charges.

Enfin, le SERMA a remarqué que le projet semble croiser un collecteur d'assainissement secondaire qui traverse l'aéroport d'est à ouest, et a demandé qu'une attention

particulière y soit prêtée.

### 2.8.3 Protection de l'air

Le RIE prévoit trois mesures en lien avec la protection de l'air, parmi lesquelles figure l'application du niveau B de la « Directive Air Chantiers » de l'OFEV. Cette classification est confirmée par l'OFEV dans son préavis. Dans son préavis, le SERMA a demandé l'application du niveau B de la directive précitée. Celle-ci étant déjà prévue dans le RIE, cette exigence ne sera pas reprise sous la forme d'une charge.

### 2.8.4 Protection contre le bruit

Le SERMA a formulé cinq exigences, numérotées 2 à 6, en matière de protection contre le bruit. L'OFEV a cependant relevé que le RIE prévoit plusieurs mesures, qui sont tout à fait satisfaisantes et englobent déjà les exigences formulées par le canton. Il n'y a dès lors pas lieu de reprendre sous forme de charges les exigences émises par le SERMA.

### 2.8.5 Déchets et substances

En matière de déchets, le SERMA a formulé une exigence, numérotée 13, qui concerne le diagnostic de pollution sur les matériaux excavés. L'OFEV a soutenu cette exigence.

L'OFEV a également soutenu les mesures M-7.6-11 et M-7.6-12, M-7.7-4 à M-7.7-7 ainsi que M-7.8-1 à M-7.8-8 prévues dans le RIE, à l'exception de la mesure M-7.8-7. Cette dernière mesure est modifiée par l'OFEV comme suit :

- Avant le début des travaux, un plan détaillé de gestion des déchets doit être établi et remis à l'autorité compétente (OFAC) pour approbation et au service cantonal compétent (GESDEC) pour information.

### 2.8.6 Protection des sols

Le SERMA a formulé une exigence, numérotée 12, en matière de protection des sols. L'OFEV, pour sa part, a exprimé sa satisfaction à l'égard des mesures prévues dans le RIE. Les requérants ne s'étant pas opposés à l'exigence du SERMA, celle-ci est néanmoins intégrée à la présente décision sous forme de charge.

### 2.8.7 Accidents majeurs

Le SERMA a estimé que l'étude de risque de Suisseplan du 27 novembre 2017 jointe au dossier montre que le risque d'accident majeur peut être considéré comme supportable pour l'ensemble des tronçons étudiés. Le SERMA a souligné que pour

les tronçons présentant des courbes de risque dans le domaine intermédiaire inférieur, des mesures de réduction du risque sont prévues (pousse-tube et recouvrement supérieur à 4 mètres).

Cet avis a été partagé par l'OFEV, qui a relevé l'importance de l'application effective des mesures annoncées pour que le risque d'accident majeur puisse effectivement être considéré comme supportable.

Considérant les conclusions des autorités spécialisées, l'autorité de céans estime que le risque de graves dommages résultant d'accidents majeurs lié à l'exploitation de la conduite projetée est acceptable et que d'autres mesures de sécurité ne doivent pas être prévues.

#### 2.8.8 Sites contaminés

L'OFEV a relevé que les sites pollués répertoriés sur le tracé de la conduite ou à proximité sont tous classés selon l'art. 8 de l'ordonnance sur les sites contaminés (OSites ; RS 814.680). Il a jugé satisfaisantes les mesures M-7.7-1 à M-7.7-6 prévues dans le RIE.

#### 2.8.9 Documents à fournir et suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

Dans son préavis, le SERMA a exigé des requérants qu'ils fournissent différents documents avant, pendant et après les travaux. La liste de ces documents est contenue dans les exigences n° 24 à 31 du préavis précité. Ces exigences sont annexées à la présente décision et en font intégralement partie.

Dans son préavis du 21 février 2019, l'OCEau a également formulé l'exigence suivante :

- Avant l'ouverture du chantier, les requérants transmettront à l'OCEau le point de raccordement du drainage et/ou son exutoire.

L'OFEV, quant à lui, a noté qu'un suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) est prévu et s'est dit d'accord avec le cahier des charges.

#### 2.9 Exigences techniques cantonales

Dans son préavis du 7 mars 2018, la Police du feu du Canton de Genève a indiqué être favorable à ce projet et a formulé les exigences suivantes :

- Demeurent réservées les exigences de l'IFP.
- Demeurent réservées les exigences issues de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre

les incendies sur le chantier, conformément à l'article 58 de la Norme et de la Directive n° 12-16 "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" (AEAI).

A noter que la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'IFP a été prise en compte dans le cadre de la procédure puisque l'IFP a formulé une prise de position (cf. ci-dessus chapitre « B.2.7 Exigences liées aux conduites »). Cette réserve est donc déjà prise en compte.

Concernant la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM, l'autorité de céans rappelle que dans tous les cas la réalisation du projet doit se faire selon le dossier qui a été déposé, comprenant l'étude OPAM et ses mesures. De plus, les exigences en matière d'accidents majeurs ont été vérifiées par les autorités cantonales et fédérales compétentes (cf. ci-dessus chapitre « B.2.8.7 Accidents majeurs »). Cette réserve est donc prise en compte.

Les autres autorités cantonales et communales ayant pris position (cf. ci-dessus point A.2.3 Prises de position), soit la commune de Meyrin, la Direction de la gestion et valorisation, la Direction générale du génie civil, la Direction de la planification directrice cantonale et régionale, et GAZNAT, n'ont pas formulé d'exigence.

#### 2.10 *Autres exigences*

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

En cas de divergence entre les unités spécialisées et les requérants, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

#### 2.11 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire,

de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

### **3. Des émoluments**

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

Les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

### **4. De la délégation de signature**

En vertu de l'art. 49 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur suppléant de l'OFAC.

### **5. De la notification et de la communication**

La décision est notifiée sous pli recommandé aux requérants. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

De plus, conformément à l'art. 20 OEIE, le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats de la consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale peuvent être consultés auprès de l'OFAC, Section Plan sectoriel et installations, Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen durant

30 jours dès le lendemain de la publication de l'avis y relatif, qui sera inséré dans la FF du 28 mai 2019.

## C. Décision

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

vu la demande du 31 janvier 2018 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans du projet MenConFeed 2 qui prévoit la construction d'une nouvelle conduite d'avitaillement en carburant dans le périmètre de l'aéroport de Genève.

### 1. De la portée

#### *Plans approuvés*

L'approbation des plans autorise l'AIG, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des documents suivants :

- Rapports :
  - 2100-10 « Rapport technique », version n° 3 du 30 novembre 2018, et ses 2 annexes :
    - Annexe 1 : Document « Protection cathodique contre la corrosion », du 10 octobre 2017 et « Schéma protection cathodique », du 3 décembre 2018 ;
    - Annexe 2 : « Schéma de principe », du 11 décembre 2018 ;
  - 2100-11 « Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) », du 14 décembre 2017 ;
  - 2100-12 « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 27 novembre 2017.
- Plans :
  - « Projet PAP2 – Aéroport Genève », échelle 1:25'000, du 27 octobre 2017 ;
  - 1100-01, Indice C, « Feederpipeline – Schéma général », du 30 novembre 2018 ;
  - 2101-04, Indice A, « Plan d'ensemble – Aéroport Genève », échelle 1:2'000/1:30, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-06, Indice A, « Plan de situation – M 000,00-372,97 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-07, Indice A, « Plan de situation – M 372,97-780,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-08, Indice A, « Plan de situation – M 780,00-1200,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
  - 2102-09, Indice A, « Plan de situation – M 1200,00-1600,00 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;



- 2102-10, Indice A, « Plan de situation – M 1600,00-2015,15 », échelle 1:500, du 12 septembre 2018 ;
- 2102-13 « Coupe-conduite 12” – Plan de situation – M 1735,43-2025,04 », échelle 1:500, du 11 octobre 2017 ;
- 2102-14, Indice A, « Plan de situation – Station de réception », échelle 1:1'000/1:250, du 30 novembre 2018 ;
- 2103-11, Indice C, « Profil en long général du Feederpipeline », échelle 1:2'000/1:200, du 12 septembre 2018 ;
- 2103-22, Indice A, « Profil en long – M 000,00-477,63 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
- 2103-23, Indice A, « Profil en long – M 477,63-996,15 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
- 2103-24, Indice A, « Profil en long – M 996,15-1515,45 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
- 2103-25, Indice A, « Profil en long – M 1515,45-2022,85 », échelle 1:500/1:50, du 12 septembre 2018 ;
- 2103-26 « Conduite HRS DN300/ 12” – N°.:1 et N°.:2 – Profil en long – M 1738,50-2037,74 », échelle 1:500/1:50, du 20 août 2018 ;
- 2104-01, Indice A, « Plan de tuyauterie – Pousse-tubes DN1200 et DN1600 », échelle 1:25, du 12 septembre 2018 ;
- 2104-02, Indice B, « Plan de tuyauterie – Station de réception », échelle 1:75, du 30 novembre 2018 ;
- 2105-01, Indice B, « Plan de bâtiment – Station de réception », échelle 1:75, du 30 novembre 2018 ;
- 2105-03 « Fosse de cible – Pousse-tubes DN1200 – LIEU LOCALIZER 23 », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
- 2105-04 « Fosse de passage – LIEU LOCALIZER 23 », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
- 2105-05 « Fosse de passage – Pousse-tubes DN1600 – SARACO Stockage », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
- 2105-06 « Fosse de cible – Pousse-tubes DN1600 – SARACO Stockage », échelle 1:500, du 17 avril 2018 ;
- 2106-01 « Protection cathodique – Poste de contrôle », échelle 1:20/1:2,5, du 30 octobre 2017 ;
- Plans type :
  - 3100-01 « Profils de fouille », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-04 « Chambre pour câble FO », du 2 décembre 2015.

## 2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence

spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

## 2.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 15 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 21 mars 2019, annexé à la présente décision, devront être respectées.

## 2.2 Exigences liées aux conduites

### 2.2.1 Epaisseur des tubes

- Les incohérences relatives à l'épaisseur des tubes doivent être corrigées. Ceci peut être fait directement dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

### 2.2.2 Remplissage des gaines

- La méthode de construction et de pose à l'intérieur des gaines, ainsi que la description des étapes de travaux figurant au chiffre 5.1.3 du rapport technique, doivent être précisées avant le début des travaux, en application de l'art. 18 al. 3 OITC.

### 2.2.3 Système de contrôle d'étanchéité

- Le système de contrôle d'étanchéité prévu par la décision du 30 avril 2018 sera également installé sur le tronçon de conduite faisant l'objet de la présente décision.

### 2.2.4 Vanne anti-feu

- Le projet doit être modifié de façon à ce qu'une vanne soit installée à 10 mètres au moins de la station de pompage sur les 3 conduites prévues, conformément à l'art. 32 al. 2 let. b OSITC. Ceci peut être fait directement dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

### 2.2.5 Conduites de 12 pouces

- Les deux conduites de 12 pouces devront être remplies d'un gaz inerte en attendant leur mise en service. La pression de ce gaz devra faire l'objet d'une surveillance, dont la procédure sera prévue dans le règlement d'exploitation concernant la conduite d'avitaillement.

### 2.2.6 Profil hydraulique

- Les requérants fourniront à l'IFP un profil hydraulique, sur lequel doivent figurer les résultats du calcul hydraulique, soit le profil en long, la ou les lignes de pression admissibles des éléments tels que les tubes, coudes et/ou vannes, la ou les lignes de pression effectives adaptées aux pompes installées réellement ainsi que la ligne représentant la pression maximale lors du coup de bélier. Ce document devra être fourni dans le cadre de la demande d'approbation des plans, en application de l'art. 11 OITC.

### 2.2.7 Plan de zone Ex

- Les requérants devront compléter le plan n° 2108-2, Indice B, « Plan de zone "Ex" – Station de réception », échelle 1:100, du 30 novembre 2018 et le soumettre avec les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

### 2.2.8 Divers

- Les erreurs de dessin mentionnées aux points 5.1 à 5.6 du préavis de l'IFP du 17 avril 2019, annexé à la présente décision, devront être corrigées. Ceci peut être fait directement dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.
- Les travaux ne pourront débuter que lorsque l'OFEN aura approuvé les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.
- Les spécifications et les procédures de travail devront être transmises à l'IFP de manière détaillée avant le début des travaux.

## 2.3 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

### 2.3.1 Nature et paysage

- Les exigences n° 14 à 19 du préavis du SERMA du 17 avril 2018, annexé à la présente décision, devront être respectées.

### 2.3.2 Protection des eaux

- Tout accident ayant des implications potentielles sur les eaux souterraines et l'eau potable doit être annoncé au service spécialisé cantonal pour que le cas puisse être réglé selon ses instructions.
- Les exigences n° 7 à 11 du préavis du SERMA du 17 avril 2018, annexé à la présente décision, devront être respectées.
- Une attention particulière sera prêtée, durant les travaux, au collecteur d'assainissement secondaire qui traverse l'aéroport d'est à ouest.

### 2.3.3 Déchets et substances

- L'exigence n° 13 du préavis du SERMA du 17 avril 2018, annexé à la présente décision, doit être respectée.
- La mesure M-7.8-7 prévue dans le RIE est modifiée et devra être appliquée comme suit : Avant le début des travaux, un plan détaillé de gestion des déchets doit être établi et remis à l'autorité compétente (OFAC) pour approbation et au service cantonal compétent (GESDEC) pour information.

### 2.3.4 Protection des sols

- L'exigence n° 12 du préavis du SERMA du 17 avril 2018, annexé à la présente décision, doit être respectée.

### 2.3.5 Documents à fournir et suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

- Les requérants devront transmettre avant, pendant et après les travaux les documents listés aux points n° 24 à 31 du préavis du SERMA du 17 avril 2018 qui est annexé à la présente décision.
- Avant l'ouverture du chantier, les requérants transmettront à l'OCEau le point de raccordement du drainage et/ou son exutoire.

## 2.4 Exigences techniques cantonales

### Police du feu

- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 58 de la Norme et de la Directive n° 12-16 "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" (AEAI).

## 2.5 Autres exigences

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

- En cas de divergence entre les unités spécialisées et les requérants, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

### 3. Des émoluments

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge des requérants. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

### 4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève (AIG), Direction, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les annexes et les documents approuvés) ;
- Saraco SA, Direction, Route de Pré-Bois 17, Case postale 725, 1215 Genève 15.

Un avis relatif à la présente décision est publié dans la Feuille fédérale du 28 mai 2019.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'énergie (OFEN), 3003 Berne ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), Richtistrasse 15, 8304 Wallisellen ;
- Canton de Genève, Département du territoire, Office des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, Case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Commune de Meyrin, Rue des Boudines 2, Case postale 367, 1217 Meyrin 1.

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication

(sig.)

p. o. Marcel Zuckschwerdt  
Directeur suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile

***(Annexes et voie de droit sur la page suivante)***

## **Annexes**

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 21 mars 2019 ;
- Prise de position de l'IFP du 17 avril 2019 ;
- Préavis du SERMA du 17 avril 2018.

## **Voie de droit**

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.